СТОЛИЦА БУДУЩЕГО+

ВСЕУКРАИНСКАЯ ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА № 4 (33) Июнь 2015 г.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ

В ХАРЬКОВЕ, НЕСМОТРЯ НА ЗАПРЕТ, ВЫШЛИ С ФЛАГАМИ СССР ПОЧТИТЬ ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ В ВОЙНЕ Стр.I

ПЛАНЫ УКРАИНСКОГО АВИАПРОМА ВЫГЛЯДЯТ АНТИНАУЧНОЙ ФАНТАСТИКОЙ Стр.I-III

РАЗВАЛИВАЮЩАЯСЯ ИМПЕРИЯ Стр.III

«МЫ ПРОБЕЖАЛИ». КАК СССР ЗА 10 ЛЕТ ПОДГОТОВИЛСЯ К ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ Стр.IV-VII

ГАЛАКТИКИ ФРОНТ Стр.IV

НЕУЛОВИМЫЙ «БАРГУЗИН»: БОЛЬШОЙ СЮРПРИЗ ДЛЯ США Стр.VII-VIII

В ХАРЬКОВЕ, НЕСМОТРЯ НА ЗАПРЕТ, ВЫШЛИ С ФЛАГАМИ СССР ПОЧТИТЬ ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ В ВОЙНЕ

В Харькове, несмотря на запрет «коммунистической символики», участники акции в память о погибших в Великой Отечественной войне вышли под флагами СССР, родов войск Советского Союза, а также знаменем «Трудовой Харьковщины», которое напоминало знамя УССР.

Участники мероприятий возложили цветы к братским могилам в лесопарке. Символичным выглядело, когда на венки, возложенные администрацией области и горсоветом, выдержанных в «национальных» цветах – жёлтом и блакитном появились красные гвоздики. Они выглядели как капли крови павших солдат. Затем члены Всеукраинского Союза Советских офицеров с казаками, активистами «Трудовой Харьковщины» направились к Братской могиле жертв фашизма в центре города, на Галана 4, где похоронены 1,5 тысячи убитых эсэсовцами из дивизии «Адольф Гитлер» раненых советских и чехословацких воинов – защитников Харькова, а также медперсонал госпиталя.

Участники шествия

Важно отметить, что на этот раз участие приняли казаки, возглавляемые генерал-лейтенантом И. Б. Черноивановым, а с ним несколько молодых людей в форме советских солдат военных лет.

Акция была легальной – уведомление на все эти мероприятия поданы и согласованы с руководством горсовета Харькова. Местные власти обеспечили охрану мероприятий силами милиции. Несмотря на это, уже после возложения цветов возникли споры с националистами из «Громадської Варти» (суют свой нос везде, где их не просят), но всё дело ограничилось словесной перепалкой.

В акции принимали участие и другие организации. На братской могиле выступили ряд товарищей, в том числе участник боевых действий член ВУССО полковник Евсеевич С. С., заместитель командира Харьковской организации ВУССО полковник Лобода Г. Г., руководитель ХООО «Трудовая Харьковщина» Тищенко П. В., председатель областной организации ВСР Киреафиди М. Г. и другие.

Редакция выражает уважение мужественным ветеранам, не поддавшимся на гнусные поползновения нынешней власти по уничтожению нашей памяти.

Член национального союза журналистов Украины Павел Рокот

ПЕРЕОЦЕНКА СИЛ

ПЛАНЫ УКРАИНСКОГО АВИАПРОМА ВЫГЛЯДЯТ АНТИНАУЧНОЙ ФАНТАСТИКОЙ

Новое руководство легендарного украинского авиапредприятии «Антонов» грезит достичь уровня выпуска СССР – 200 самолётов в год, причём в кооперации с Западом. Подобные заявления выглядят явной фантастикой, а реальных выгод от совместных с Европой проектов для самой Украины немного. Очередная реформа украинского авиапрома закончится, скорее всего, его окончательной ликвидацией.

Руководство украинского авиаконцерна «Антонов» на авиасалоне «Ле Бурже» заявило об амбициозных планах компании. Их суть сводится к тому, что вместо уменьшающейся исторической кооперации с Россией (из-за запрета Киева осуществлять военно-техническое сотрудничество с соседом) «Антонов» пытается выжить за счёт кооперации с другими странами, и не только европейскими.

«Президент и правительство Украины определили авиационный сектор как стратегический для безопасности и экономики государства», – заявил новый гендиректор ГК «Укроборонпром» (в который входит ГК «Антонов») Роман Романов. Главная цель – увеличить годовой выпуск самолётов до 50 штук в год, а «затем достичь уровня выпуска СССР – 200 машин в год», совершенно серьёзно заявил Романов.

Учитывая, что в период с 2000 по 2013 год на Украине производилось ежегодно от нуля до шести авиамашин, план выйти на уровень в 50 самолётов в год уже выглядит крайне амбициозно. Что касается советских показателей, они и вовсе из разряда фантастики.

«Для выхода на мощность советских лет, то есть порядка 200 бортов в год, компании необходима как минимум аналогичная инфраструктура, мощности и возможность получения узлов и ком-

плектующих по условиям, позволяющим выигрывать по цене с конкурентами. Это сложно даже при поддержке европейских и американских производителей. А учитывая высокий уровень политической нестабильности в стране, иностранные инвестиции вряд ли польются рекой в перспективе ближайших лет», – говорит Дмитрий Лепешкин из QB Finance.

А ведь кооперация Украины и России после развала СССР строилась на том, что у Украины остался сильный научный задел, разработчики и двигатели, а у России – производственные мощности, деньги и спрос.

Не менее удивительно прозвучали следующие слова ставленника новой власти: «Украинские граждане будут летать самолётами украинского производства». Планы ещё более фантастические, учитывая, что у Украины просто нет полной линейки гражданских самолётов, необходимой для современных авиакомпаний.

Романов заявляет, что ГП «Антонов» сегодня имеет мощные интеллектуальные, материальные и управленческие возможности, чтобы стать мировым лидером в области авиастроения. Сомнений в интеллектуальном потенциале украинского авиапрома, положим, нет, а вот с материальными и управленческими возможностями топ-менеджер явно погорячился. От российских заказов Украине пришлось отказаться, а в бюджете денег много не найти: страна сама в долгах, а на выход из кризиса и восстановление финансовой системы потребуются даже не годы, а минимум десятилетие.

Ан-178 «Дельфин»

Заявленные новые проекты «Антонова», призванные быть реализованными без кооперации с российским авиапромом, выглядят не менее фантастично либо грозят потерей интеллектуальной собственности и технологий.

Во-первых, «Антонов» заявил о развитии проекта самолёта Ан-132, который существует пока только на бумаге. Фактически это будет модернизированный Ан-32, созданный ещё в советское время. Этот проект удивителен тем, что речь идёт не о создании производства на территории Украины, а фактически о продаже технологий за рубеж, причём даже не в Европу, а на Ближний Восток.

В Ле Бурже компания «Антонов» заявила с гордостью, что договорилась с Саудовской Аравией и пообещала построить на арабской территории завод по производству этого самолёта. Технологиями его обеспечат немецкие специалисты, строительство будет курировать Украина, а строить в основном местные. По законам Саудовской Аравии, их работников в такой схеме должно быть не менее 70%.

Суть сделки: научно-технологический центр имени короля Абдул-Азиза (KACST) и местная инвестиционная компания Taqnia Aeronautics вместе с «Антоновым» выполнят доработку существующей модели самолёта Ан-32. По сути, саудиты дадут деньги, чтобы украинские инженеры довели характеристики самолёта до ума в части полезной нагрузки, дальности полёта и взлётных параметров, а также сократили расход топлива на 30%. Это и будет новая модель Ан-132. При этом Саудовская Аравия получит права интеллектуальной собственности на самолёт вместе с его чертежами.

Саудиты хотят заложить первый камень завода уже в 2016 году, а в 2017 году на «Ле Бурже» должны показать новенький Ан-132 уже в металле.

Саудитов привлекает то, что этот транспортный самолёт может садиться в песчаных дюнах, летать в условиях пылевых бурь и в жару до 50 градусов, при этом его отличает практичность и дешевизна. И спрос на такой самолёт на мировом авиарынке имеется. Ведь такой самолёт (при его доработке) незаменим и для военной авиации, и для грузоперевозок, и для служб чрезвычайных ситуаций.

Ранее говорилось, что Саудовская Аравия готова вложить 3 млрд. долларов в этот проект. Вот только прагматичные арабы не собираются инвестировать их в украинское производство, а Киев почему-то смотрит на это сквозь пальцы и даже радуется.

Зачем «Антонову» и Украине нужно создавать авиастроение в чужой стране, а не возрождать – на родине? «В случае если производство будет организовано в другой стране – налоги будут уплачиваться в Саудовской Аравии, рабочие места будут создаваться в Саудовской Аравии, а «Антонов» будет, скорее всего, получать лишь роялти, лицензионные платежи и выполнять заказы на изготовление определённого процента узлов», – говорит газете ВЗГЛЯД Дмитрий Лепешкин из QB Finance. Возможные платежи от саудитов за каждый проданный самолёт – это явно не тот масштаб прибыли, который Украина могла бы иметь.

Таким образом, озвученный проект сам по себе выглядит перспективно, только вот бюджет Украины, а значит, и простые украинцы от него получат крупицы.

Ещё один проект, который с гордостью представил «Укроборонпром» в Ле Бурже – транспортный же Ан-188, который должен перевозить груз до 40 тонн. Фактически это переработанный Ан-70 с новым двигателем. В качестве двигателя рассматривается несколько вариантов: украинский турбореактивный (который предлагается также использовать на Ан-178) или пока только разрабатываемый АИ-28 (оба – производства «Мотор-Сич»). В качестве опции предлагается также использование двигателей западного производства. Оборудование и системы Ан-188 должны быть «украинского и западного производства».

И наконец, «Антонов» собирается разработать «вестернизированную» модификацию самолёта Ан-178, оснастив его полностью западным оборудованием и двигателем серий General Electric CF34-10 или Pratt & Whitney PW1500. Цель вестернизации – заменить российские комплектующие европейскими. Сделать это Киев собирается с помощью Польши. Недавно на украинско-польском форуме «Антонов» заявил, что вместе с Варшавой проведёт вестернизацию всего семейства «Ан» и ещё организует совместное производство самолётов на базе моделей «Ан».

Впрочем, кроме обсуждений до реальных соглашений дело ещё не дошло – и вряд ли дойдёт. «Во-первых, Польша – не авиастроительная держава, которая могла бы помочь чем-то Украине. Украина на сто голов выше, она по факту является самолётостроительной державой. А всё, что строилось в Польше, – это были российские лицензии благодаря советской истории. Там ничего самостоятельного не создавалось, и такой авиационной школы, как на Украине, там нет», – говорит редактор портала «Авиа.ру» Роман Гусаров. «Всё, чем они могли бы помочь Украине, – это деньгами, если бы они у Польши были. Но ей бы самой концы с концами свести», – отмечает авиационный эксперт.

А проект вестернизации самолёта «Ан» означает, что ему надо пройти такой же дорогой, трудный и долгий путь, который в своё время прошёл Sukhoi SuperJet 100. Потому что заменить российские узлы и агрегаты на европейские означает практически создать самолёт с нуля, которому надо будет ещё пройти сертификацию.

Для примера: только испытания и сертификация российского самолёта SSJ 100 заняли четыре года (с 2008 по 2011 годы). Вложения в этот проект от начала разработки до коммерческого полёта в 2011 году оцениваются в 7 млрд. долларов, чуть ли не половину из которых предоставило государство. У Киева таких денег нет, у потенциального партнёра – Польши – тоже. О других желающих инвестировать в украинский «Антонов» и в вестернизацию семейства «Ан» – ничего не слышно.

«Если говорить о производстве гражданских реактивных лайнеров, то тут положение «Антонова» не столь стабильное, как на рынке турбовинтовых самолётов. Основным заказчиком на сегодняшний день является Россия, перед которой «Антонов» уже выполнил значительную часть заказов. На мировой рынок, где главенствуют европейский Airbus и американский Boeing, «Антонову» будет крайне тяжело выйти.

Даже при поддержке со стороны Европы и США «Антонову» не светит отнять у этих титанов значительную долю рынка, уверен Дмитрий Лепешкин. При этом Европа и США желания помогать украинскому авиастроению не проявляют.

А перевод самолётов на европейские комплектующие снова крайне невыгоден самой Украине. «Если основные узлы и даже двигатели будут иностранного производства, то, по сути, речь идёт о крупноузловой сборке, а не о полноценном производстве», – отмечает эксперт. Не говоря уже о том, что рост доли импорта сделает себестоимость производства на Украине высокой, и конечный продукт потеряет свою конкурентоспособность. Между тем при финансовой поддержке «Антонову» самому под силу наладить производство полного цикла самолётов на собственных мощностях с минимальной долей импорта, отмечает Лепешкин.

Однако все анонсируемые сделки преследуют ровно обратные цели. А это значит лишь одно – они крайне невыгодны стране. Киев в прямом смысле продаёт компетенции Украины как одной из авиастроительных держав благодаря легендарному конструктору Антонову. В конце концов, она просто лишится этого звания.

Ольга Самофалова, 17.06.2015 г.,
http://www.vz.ru

ПРОТИВОСТОЯНИЕ

РАЗВАЛИВАЮЩАЯСЯ ИМПЕРИЯ

Когда Греция выйдет из ЕС и не будет в результате тяжёлых последствий, то за Грецией обрадованно выйдут ещё стран эдак пять, осмелев. Ведь главное, чтобы кто-то первый подал пример, первый храбрый важен.

Греция присоединилась к Европейскому союзу в 1981 году. Таким образом, страна прожила в европейском режиме 34 года, ну как в сказках – «тридцать лет и три года», для сказки-то год – время несущественное, и всё равно тридцать три, сказочный срок. Пора совершиться изменениям.

Вначале Греции жилось неплохо. У страны была в лоне ЕС своя ярко выраженная специализация: тёплая, южная, безоблачная страна курортов и сельского хозяйства. В Германии и Великобритании упорно работали под тусклыми британским и немецким солнцами, отдыхать из брюк самолётов вываливались в Грецию. Греки сдавали остальной Европе в аренду своё солнце и Средиземное море. Ну и роскошное сельское хозяйство южной страны работало, как подсобная отрасль.

Деньги Греции охотно давали в долг, почему не дать, но под существенные, скорее роковые, проценты.

Уже через пять лет ситуация чуть ухудшилась, поскольку в Европейский союз вступили южные страны, Испания и Португалия, также имеющие горячее солнце и море, и океан даже, в 1986 году.

Где-то в тот же самый период помягчали режимы в Турции и Египте, и туда валом повалили иззябшие в своём британском ли, германском или скандинавском климате северные европейцы.

Египет и Турция предлагали своё солнце и Средиземное море дешевле, чем Греция. И сервис там был, в этих бедных странах, в конце концов, не хуже, чем в Греции, а то и лучше, с лёгкой дозой восточного раболепия, чего поменьше у славных своим героическим прошлым гордых греков, отдаленных потомков всё же Ахилла и Агамемнона.

В 2004 в ЕС приняли Кипр и Мальту, не менее приятные для евротуристов, чем Греция, острова.

А совсем недавно, в 2013-м, приняли баснословно дешёвую в том, что касается аренды солнца и моря, Хорватию.

Сейчас вот ещё собираются принять совсем уже ниже плинтуса дешёвую Черногорию.

Так вот выглядит упрощённая для удобства понимания греческая трагедия.

Для развития страны и для того, чтобы поддерживать джентльменский европейский уровень жизни, Греция набрала долгов у охотно дававшей в долг железной ассоциации Европейского экономического сообщества – Европейского банка и Международного валютного фонда, столько, что, опомнившись, греки поняли, что поддерживать дальше эти чудовищные долги страна не может.

Греция решила освободиться, а для этого ей следовало нарушить все джентльменские соглашения с брюссельскими чиновниками.

Почему вполне захолустный Брюссель оказался столицей Европейской империи – а в том, что это империя, сомнений быть не может? Так почему?

А Бельгия тихо подсуетилась ещё в 1957 году, подписав в Риме вместе с Германией, Италией, Нидерландами, Францией и Люксембургом договор о создании Европейского экономического сообщества. То есть она была в числе стран-основателей объединённой Европы.

А поскольку Франция, Германия и Италия, три старые европейские большие страны, не хотели уступать друг другу честь стать держателями столицы империи, то столицей создающейся Империи сделали Брюссель, так себе городишко – столица вполне себе не так давно созданной страны.

С тех пор выражение «брюссельские чиновники» стало характеризовать негативные чувства европейских народов, вначале не соображавших, какое иго на них возложено, но теперь всё более страдающих от имперского гнёта и всё более его тяжесть осознающих.

Скрипят и жалуются французские крестьяне, им урезали экспорт и лишают доходов, матерятся сквозь зубы германцы – они считают, что они работают в Европе больше всех, а остальные народы живут за их счёт.

Все вместе страны жалуются на то, что бюрократия Евросоюза им дорого обходится...

Короче, у многих стран есть причины выйти из ЕС, но вот Греция будет первой расхрабрившейся.

Правда и то, что Европейский союз – исторически самое крупная европейская государственность со времён империи Карла Великого, сбывшаяся мечта о могуществе Европы.

Создавая Европейский союз, отцы-основатели грезили о достижении такого могущества, которое позволит им посоревноваться за мировое господство с Империей Соединённых Штатов.

Всё, впрочем, плохо, всё идёт к тому, что Европейская империя развалится, как и славная империя Карла Великого.

Эдуард Лимонов, 30.06.2015 г.,
http://izvestia.ru

СОЗИДАНИЕ

«МЫ ПРОБЕЖАЛИ». КАК СССР ЗА 10 ЛЕТ ПОДГОТОВИЛСЯ К ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

Все знают высказывание **Иосифа Сталина** о том, что тот путь, который преодолели ведущие страны за 100 лет, нам нужно пробежать за 10, иначе нас сомнут. Сказаны эти слова были 4 февраля 1931 г. на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности. Ровно через 10 лет и несколько месяцев "ведущие капиталистические страны" попытались это сделать. Таким образом, 22 июня – не только день начала Великой Отечественной войны, но и последний день десятилетнего срока, который Сталин отвёл на индустриализацию и модернизацию государства – очень чётко очерченный рубеж для подведения итогов этого периода.

"*Хотите ли, чтобы наше социалистическое отечество было побито и чтобы оно утеряло свою независимость? Но если этого не хотите, вы должны в кратчайший срок ликвидировать его отсталость и развить настоящие большевистские темпы в деле строительства его социалистического хозяйства. Других путей нет. Вот почему Ленин говорил накануне Октября: "Либо смерть, либо догнать и перегнать передовые капиталистические страны". Мы отстали от передовых стран на 50-100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в десять лет. Либо мы сделаем это, либо нас сомнут*", – сказал Иосиф Сталин на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности 4 февраля 1931 г.

По словам **историка Игоря Пыхалова**, фраза о 50-100 годах – не фигура речи, а вполне реальный факт. Например, один из основных индикаторов промышленного развития – показатель выплавки чугуна показывает такую динамику: после реформ **Петра** Россия вышла на первое место в мире, в начале XIX века отодвинулась на второе, а в течение следующих 100 лет роста практически не было.

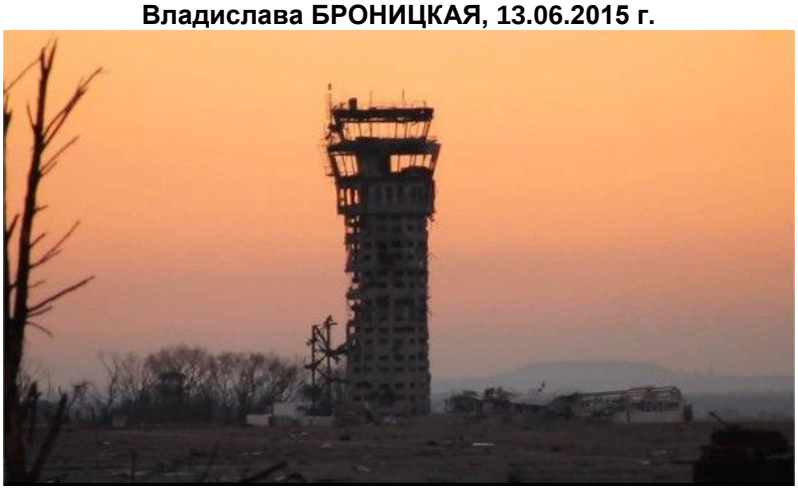
Конечно, нельзя сказать, что крайняя десятилетка перед войной начиналась с пустого места – несмотря на Гражданскую войну и массу сопутствующих проблем – экономических, демографических, промышленных и т. д., с 1920 г. проводился в жизнь план ГОЭЛРО – электрификации страны, которая была чётко увязана с развитием перспективных промышленных районов, таких как Кузнецкий угольный бассейн. Планка для проекта была крайне высока, и за рубежом считалась вообще недостижимой – даже **писатель-фантаст Герберт Уэллс** называл проект фантастическим. Однако, большинство показателей было достигнуто уже к началу 1930-х гг. План по удвоению ВВП к 1913 г. был выполнен к 1930 г., увеличение мощности электростанций в восемь раз произошло к 1931 г., к 1933-1934 гг. был перевыполнен план по добыче основных полезных ископаемых – угля, нефти, торфа, железной руды, и по производству бумаги, чугуна, стали. Это не означает, что к 1931 г. вся страна была электрифицирована и все проблемы удалось решить, но достижение и перевыполнение этих показателей говорило о том, что страна встала на рельсы промышленного развития, набрала высокий темп и ей требовалась концентрация сил, чтобы сохранить и вектор, и темп движения.

К этому времени в стране уже был применён принцип плановой экономики – первая пятилетка стартовала в 1928 г. и была выполнена с опережением за четыре года и три месяца в 1932 г. За этот период началось строительство более 1,5 тыс. промышленных объектов, был завершён ряд крупных инфраструктурных и энергетических проектов. Например, в 1932 г. была пущена первая очередь **ДнепроГЭС** – это первая и долгое время остававшаяся крупнейшей в СССР гидроэлектростанция, было завершено строительство железной дороги, связывающей Туркестан и Сибирь – **Турксиб**, протяжённостью 1 тыс. 442 км, было начато строительство таких промышленных гигантов, как **Уралмаш** (начало строительства – 1928 г., начало работы – 15 июля 1933 г.) в Свердловске, **Магнитогорский металлургический комбинат**, началось строительство **Новолипецкого металлургического комбината, Кузнецкого металлургического комбината.** Эти промышленные комбинаты строились, практически все, при ведущем участии американских и европейских инженеров, с использованием иностранной техники, но советские проектировщики и инженеры получали серьёзный опыт, и использовали его в предвоенное десятилетие. Сами же комбинаты заложили собственную мощную металлургическую базу для создания промышленности страны, а энергетические объекты дава-

ГАЛАКТИКИ ФРОНТ

От души – за галактику фронт. А, фактически, – недалеко.
Мир не детские судьбы тревожат, а тряпки и ипотеки.
Здесь же льётся топлёное книжное молоко,
Из расстрелянной танками школьной библиотеки.
Среди прочих трагедий, на фоне Освенцевских труб,
Новых пыточных, передвижных крематориев,
Раскуроченных, выдранных, детских, старческих рук, ног, и губ,
Разрушений, гробов, – это атом в истории…
Стоны книжных калек, с ампутацией смысла…
Распадается Павки Корчагина книжная жизнь, – пыль стальная…
Над сгорающим детством с расстрелянной сказкой нависла,
Почерневшая радуга. Хмурая и больная…
Угорели русалки, удушены с поветрулями.
От ожогов ни буквам, ни цифрам не деться…
А земля набухает ещё не созревшими пулями,
Чтобы каждой созреть в чьё-то детское сердце…

Владислава БРОНИЦКАЯ, 13.06.2015 г.



ли необходимую энергию.

В 1930 г. начал работу первый советский тракторный завод, расположенный в Сталинграде, ставший со временем одним из крупнейших производств – к июню 1940 г. он произвёл более 232 тыс. тракторов – более половины советского тракторного парка. В 1929 г. был заложен, а в 1933 – приступил к работе **Челябинский тракторный**, в 1930-31 был построен **Харьковский тракторный завод**. В 1932 заработал Нижегородский автомобильный завод (будущий ГАЗ), полностью отреставрирован АМО, получивший в 1931 г. официальное название **"Первый государственный автомобильный завод имени И. В. Сталина"** – ЗИС. Было начато строительство и введено в эксплуатацию множество других менее крупных, но не менее важных для экономики страны объектов.

Трактор ЧТЗ «СТАЛИНЕЦ»

Стоит отметить и тот факт, что весьма интенсивно начали развиваться в период электрификации и первой пятилетки промышленные центры на востоке страны – Урал, Поволжье, Восточная Сибирь. Через 10 лет именно сюда, на подготовленные площадки, происходила эвакуация заводов, позволившая не только сохранить, но и развить за годы войны промышленный потенциал.

В этом же 1931 г. в Москве началось проектирование метрополитена, и уже в 1935 была пущена в строй первая линия из 13 станций.

Советскую систему планирования отличал комплексный подход. Большинство стратегически важных промышленных предприятий в 1920-е гг. строили западные инженеры и специалисты. Чтобы решить проблему со специалистами в будущем, в 1930 г. в СССР было введено всеобщее начальное образование, а в городах – обязательное семилетнее. В 1931 г. была введена и программа ГТО. За предвоенное десятилетие комплекс ГТО 1 ступени прошло около 6 млн. человек. Получается, что в этот период происходила работа не только над усовершенствованием техники, но и над пополнением кадров – не только образованных, но и всесторонне физически развитых – тоже немаловажное качество для подростков, которым предстояло принять на себя тяжесть большой войны.

Тыл – Фронту!

По итогам первой пятилетки добыча сырья, продукции металлургии выросла в 1,5-2 раза. Что касается наукоёмкого, технологического производства, то, например, количество производимых автомобилей выросло почти в 30 раз, производство металлорежущих станков – почти в 10 раз. Не менее впечатляющим был и рост по другим направлениям. Таким образом, была создана технологическая и ресурсная база для развития страны в предвоенное десятилетие.

"Очень велика заслуга и советской власти и Сталина в том, что к началу Великой Отечественной войны это отставание мы смогли, во многом, наверстать. Тут можно посмотреть на такой важный показатель, как изготовление различных видов вооружения. Во время Первой мировой войны Россия выпустила самолётов в 10 раз меньше, чем любая из крупных держав – участниц войны. Орудий, пулемётов – всего этого было в разы меньше. Во время Великой Отечественной войны по производству танков, по производству самолётов мы были на уровне, а то и опережали по некоторым видам оппонентов. Другое дело, что не всегда соответствовал уровень качества. Этому есть объяснение – индустриализацию мы проводили в спешке. Но сам тот факт, что наша промышленность смогла достичь такого уровня, чтобы обеспечить армию необходимым вооружением – это, несомненно, заслуга советской власти", – рассказал **Накануне.RU** писатель, автор книг о сталинской эпохе Игорь Пыхалов.

Вторая пятилетка 1933-1937 стала эпохой настоящего бума во всех сферах жизни государства и общества. Среди основных целей, которые государство ставило на следующие пять лет, было завершение технической реконструкции всего народного хозяйства СССР на базе, созданной в период первой пятилетки, укрепление обороноспособности страны, рост благосостояния граждан. На этот период времени ставилось задачей развитие опорных баз промышленности на Урале, в Сибири, Казахстане, Средней Азии и Башкортостане.

Согласно открытым данным, за эти пять лет в строй было введено порядка **4,5 тыс. (!!!) крупных промышленных предприятий** по всей стране. 80% продукции производилось на промышленных предприятиях, построенных в ходе первых двух пятилетних планов развития. Производительность труда на промышленных предприятиях выросла на 90%. Если говорить конкретно, то в этот период были введены в строй такие промышленные "монстры", как **Уралвагонзавод, Краматорский завод тяжёлого станкостроения, Криворожский металлургический завод, Новотульский металлургический завод, Азовсталь, Запорожсталь, Барнаульский хлопчатобумажный комбинат, Ташкентский текстильный комбинат** и многие другие предприятия по всей стране.

В этот период формируются целые наукоёмкие отрасли, такие, как авиастроение. В 1934 г. появилось **ОКБ Яковлева,** который к 1940 г. запустил в серийное производство истребитель Як-1, **ОКБ Ильюшина** было создано в 1933, а в 1939 будущий самый массовый боевой самолёт в истории Ил-2 был поднят в воздух. В 1932 г. был образован **Всесоюзный научно-исследовательский институт авиационных материалов**, который занимался разработкой новейших материалов, используемых в авиации, здесь разрабатывалась, в том числе, авиационная броня.

Тракторное производство также развивается очень быстрыми темпами. Если первые тракторы, собираемые на

новых заводах, основывались на импортных базах, то уже к середине 1930-х начали выпускать полностью отечественный продукт. В 1932 г. СССР отказался от импорта тракторов. Гусеничный СХТЗ-НАТИ, выпускаемый на Сталинградском и Харьковском заводах, получил в 1937 году гран-при Международной выставки в Париже, получали престижные премии другие разработки, в 1938 г. на экспорт стали поступать С-65 – первые дизельные советские тракторы. К 1940 г. СССР стал мировым лидером по производству тракторов, выпуская 40% мирового парка. Стоит отметить, что на этих заводах происходила и разработка и производство советских танков – на СТЗ выпускались Т-26, а с 1941 г. легендарные Т-34 – они выходили из заводских ворот даже во время Сталинградской битвы, на ЧТЗ освоили производство тяжёлых танков КВ – за годы войны здесь было выпущено 18 тыс. танков и САУ.

В ходе второй пятилетки был создан не только грандиозный задел для развития промышленности – она уже начала активно работать, и по ряду направлений стала производить не копии иностранных образцов, а собственные разработки, которые зачастую становились на лучшие позиции в мире, и успешно конкурировали с западными аналогами.

Именно в этот период в стране начался настоящий строительный бум – строились жилые кварталы, театры, дома культуры, школы, снималось кино, которое стало настоящей мировой киноклассикой. Активно развивалось образование на всех уровнях – всеобщее начальное, повсеместное среднее, средне-специальное, высшее. Помимо общего образования, активно шло развитие разнообразных секций дополнительного образования, в том числе – военно-прикладными видами спорта. Осоавиахим, который начал действовать в 1920-х гг., в 1930-е гг. стал инициировать развитие общественных школ, обучающих военным специальностям. Так, например, в 1932 г. при Московском авиазаводе была открыта школа, готовившая лётчиков по шести направлениям, а также было учреждено звание "Ворошиловский стрелок". В 1933 г. был дан старт массовому парашютному спорту.

"*У нас, к сожалению, на момент начала 20 века большая часть населения России была неграмотна. И технически неграмотные – бывшие крестьяне. Подготовка молодёжи, ориентированная на овладение современными видами техники, навыками, которые пригодятся в будущей войне, сыграла свою положительную роль, несомненно. Но при этом, у нас обычно не говорят о том, что если в последние десятилетия СССР реализовывался официозный пацифизм – "лишь бы не было войны" и т. д., то если посмотреть, что было в 1930-е гг., там фактически открытым текстом говорилось населению, молодёжи, что новая война будет, в этой войне мы должны победить, и молодёжи говорили, что они должны защищать Родину в случае испытаний, а не так, как любили ёрничать в 1970-е, что если начнётся война, нужно накрыться простынёй и ползти на кладбище. Вместе с воспитанием в том духе, что в случае необходимости, нужно за свою страну воевать, защищать её и побеждать, это тоже сыграло свою важную роль*", – подчёркивает Пыхалов.

В 1935 г. появилось движение "стахановцев" – по имени шахтёра **Алексея Стаханова**, который установил рекорд по добыче угля, в 14 раз перекрыв норму добычи – он работал в бригаде, но именно его имя стало "нарицательным" для участников будущих "соцсоревнований".

Перед третьей пятилеткой ставились амбициозные задачи по росту промышленного производства, развитию новых типов стали и лёгких цветных металлов, точного оборудования, химического производства. На ряде предприятий внедрялась автоматизация производства. За три года с 1938 г. объём производства вырос на 34%, что было несколько ниже плановых показателей. Главной преградой для выполнения планов этой пятилетки стала война – её начало потребовало существенно перекроить бюджеты и систему распределения средств – если в 1938 г. на оборону тратилось 25% бюджета, то к 1941 г. эта доля выросла до 43,4%. На этот же период пришлась эвакуация предприятий, расположенных на территории Белоруссии, Украины и других западных областей СССР, многие предприятия, были уничтожены во время войны, потому, говорить об итогах этой пятилетки – не вполне корректно.

Несмотря на огрехи, неудачи и трудности этого периода, за **10 лет в стране было построено около 9 тыс. новых заводов**, по некоторым показателям, СССР вышел в мировые лидеры, в СССР фактически была ликвидирована безработица. Появились десятки новых городов и посёлков. В это же время в США царил жестокий кризис – "Великая депрессия" 1929-1933 гг., когда без работы остались более 10 млн. американцев, банки банкротились, а промышленный спад превысил 30%.

В СССР становилась собственная техническая интеллигенция, около 2 млн. молодых специалистов было подготовлено с 1928 по 1937 гг. в вузах и техникумах. Предприятия осваивали промышленный выпуск таких видов продукции, как синтетический каучук, мотоциклы, наручные часы, фотоаппараты, экскаваторы.

Впрочем, за всеми этими процессами критики сталинизма, "кровавого тоталитаризма" и т. д. видят только "1937-й год", "ГУЛАГ", "принудительный труд заключённых", "миллионы расстрелянных", "стройки на костях" и т. д. Безусловно, говоря о 1930-х гг., нельзя не упоминать о массовых чистках, но процесс этот, как доказывают многие историки, гораздо более сложен и неоднозначен, чем принято считать в "либеральном клане". По мнению экспертов, чистки 30-х гг. были проявлением жестокой внутрипартийной борьбы и далеко не за все из них отвечал лично Сталин. Более того, учитывая ограниченные сроки перед войной, которую, как мы видим сегодня, Сталин предсказал с точностью до нескольких месяцев, борьба "с контрреволюцией и пятой колонной" была вполне оправдана – в каждой из европейских стран была такая внутренняя партия, которая легко и без разговоров сдала страну гитлеровцам и стала работать на них, но в случае с СССР этого не произошло. И, наверное, стоит признать, что это – тоже одно из направлений работы, позволивших подготовиться к войне, проигрывать которую было нельзя.

"*Этот процесс был, безусловно, оправдан, потому что на кону стояло слишком многое. Сейчас, когда мы знаем о планах, которые были у Гитлера, о практике действий немецких оккупантов на нашей территории, можно уверен-*

но сказать, что если бы мы проиграли ту войну, наши народы были бы частично порабощены, частично уничтожены. Речь шла о существовании страны и населяющих её народов. Любые жертвы и лишения, направленные на то, чтобы избежать такой участи, были оправданными. Тем более, масштаб этих пресловутых репрессий нашими антисталинскими пропагандистами многократно завышен. Репрессии были, не всегда они были обоснованы, но масштабы были меньше. Если кто-то ставит вопрос о том, что ради спасения страны нужно было расстрелять 600 тыс. человек, то да, это нужно было сделать, потому что это меньшее зло. Тем более, что далеко не все эти люди были невинными жертвами, многие были осуждены вполне заслуженно", – уверен историк.

Но всё-таки, даже несмотря на то, что десять лет, отведённые Сталиным на подготовку к войне, страна развивалась невиданными темпами, времени для подготовки к масштабному противостоянию фактически со всей Европой, хватило, конечно, не вполне. Был создан промышленный кулак, разработаны новейшие образцы военной техники, авиации, бронетехники, системы РСЗО, но они не успели войти в серию и насытить войска. Игорь Пыхалов уверен, что если бы удалось оттянуть начало войны на год, потери в войне были бы гораздо меньше, потому что армия была более современной. И тем не менее, приходится признать – на фоне разговоров о "невидимой руке рынка", Сталин и создаваемая под его руководством плановая система, не имеющая необходимых технических средств для обеспечения расчёта плановых показателей, действительно смогла за 10 лет пройти вековой путь ведущих капиталистических держав и одолеть вероломно напавшего врага, на которого работала вся промышленность Европы. И этот "медицинский факт" так же неопровержим, как и неутешительный диагноз "либералов", маниакально ненавидящих самого Сталина и всю советскую историю.

Сергей Табаринцев-Романов, 23.06.2015 г., http://www.nakanune.ru

ВОЛОНТЁР СВОБОДЫ

НЕУЛОВИМЫЙ «БАРГУЗИН»: БОЛЬШОЙ СЮРПРИЗ ДЛЯ США

В ближайшие пять лет у России появится новое «оружие возмездия» – боевые железнодорожные ракетные комплексы «Баргузин». Появившись из «ниоткуда», эти ракетные поезда будут способны нанести сокрушительный ответный удар по территории любого противника.

На прошлой неделе в Кубинке (Московская область) состоялся первый Международный военно-технический форум «Армия-2015». Мероприятие выдалось красочным, полезным и богатым на пищу для размышлений. Президент России Владимир Путин, открывая форум, в частности, упомянул о том, что наша страна и дальше будет активно развивать и совершенствовать свои стратегические ядерные вооружения. «Состав ядерных сил в этом году пополнят более 40 новых межконтинентальных баллистических ракет, которые будут способны преодолевать любые, даже самые технически совершенные системы противоракетной обороны» – подчеркнул глава российского государства.

БЖРК с РТ-23 УТТХ

Это заявление, конечно, вызвало бурю эмоций у западных политиков. «Эта воинственная риторика России неоправданна, опасна и играет дестабилизирующую роль», – заявил генеральный секретарь НАТО Йенс Столтенберг. «Никто не должен слышать таких заявлений от лидера сильной страны и беспокоиться о возможных последствиях» – высказался по этому поводу и госсекретарь США Джон Керри.

А «беспокоиться» нашему наиболее вероятному противнику, действительно, есть о чём. Россия в последние годы не только интенсивно восстанавливает свой ракетно-ядерный щит, но и вновь обретает те виды стратегических оборонительных вооружений, которые США, при всей их технологической и финансовой мощи, так и не смогли создать, как ни пытались.

Речь идёт, в первую очередь, о боевых железнодорожных ракетных комплексах (БЖРК), которые были созданы в Советском Союзе братьями Уткиными – генеральным конструктором КБ «Южное», академиком РАН Владимиром Фёдоровичем Уткиным (Днепропетровск, Украина) и генеральным конструктором КБ специального машиностроения (Санкт-Петербург, Россия), академиком РАН Алексеем Фёдоровичем Уткиным в середине 80-х годов прошлого века. Под руководством старшего брата была создана межконтинентальная баллистическая ракета РТ-23 и её железнодорожная версия – РТ-23УТТХ (15Ж61, «Скальпель» по классификации НАТО), под руководством младшего брата – сам «космодром на колёсах», способный нести на себе три «Скальпеля» и запускать их из любой точки Советского Союза, с которой есть железнодорожное сообщение.

Оружие это получилось совершенно убойное. БЖРК «Молодец» с виду, практически, не отличались от обычных товарных железнодорожных составов. Поэтому вычислить их местонахождение визуальным образом или средствами космического наблюдения среди тысяч железнодорожных составов, ежедневно снующим по просторам огромной страны, для американских военных было задачей невыполнимой. И принять меры к перехвату – тоже. Потому что с момента получения приказа на выполнение боевого задания до старта первой ракеты у «Молодца» уходило менее трёх минут. Получив приказ, поезд останавливался в любой точке своего маршрута, специальным устройством отводилась в сторону контактная подвеска, открывалась крыша одного из рефрижераторных вагонов и оттуда миномётным стартом уходила в небо баллистическая ракета, несущая 10 ядерных боеголовок на расстояние 10 тыс. км… Появившись, практически, из «ниоткуда», 12 советских БЖРК, несущих на себе 36 межконтинентальных баллистических ракет в ответ на ядерный удар могли буквально стереть с лица земли любую европейскую страну, входящую в НАТО, или несколько крупных штатов США.

Ничего подобного американские инженеры и военные создать так и не смогли, хотя и пытались. Поэтому в дело вступили западные политики, и, по настоянию США и Великобритании, с 1992 по 2003 год все советские БЖРК были сняты с боевого дежурства и уничтожены. Внешний облик двух из них сейчас можно посмотреть только в музее

железнодорожной техники на Варшавском вокзале Санкт-Петербурга и в Техническом музее АвтоВАЗа.

Однако, за прошедшие 20 лет проблема эффективного «ответного удара» России в случае проявления агрессии не только не уменьшилась, но и только обострилась. Новая стратегия «глобального неядерного удара», которой руководствуются нынешние американские власти, предполагает, что по территории вероятного противника будет нанесён не ядерный удар, а массовый удар высокоточными ракетами. Тысячи таких ракет, запущенных с американских подводных лодок, надводных кораблей и наземных установок, должны, как ковром, накрыть важнейшие индустриальные, энергетические центры противника, места базирования его ядерного потенциала и, в конечном счёте, оставить его без «зубов» и воли к сопротивлению…

И одной из гарантий того, что этот сценарий не будет воплощён на территории России, и становится возрождение в нашей стране разработки и производства боевых железнодорожных ракетных комплексов. Они одним фактом своего существования могут «охладить пыл» потенциальных противников нашей страны.

Работы по их созданию уже начались. Незадолго до международного военно-технического форума «Армия-2015» заместитель министра обороны России Юрий Борисов сообщил журналистам, что эскизный проект нового российского БЖРК под названием «Баргузин» уже готов. До 2020 года в состав российских Вооружённых Сил должно поступить до 5 БЖРК «Баргузин». Их разработка и строительство осуществляется за счёт средств, предусмотренных в госпрограмме вооружений до 2020 года.

Информацию о начале практических работ по воссозданию БЖРК подтвердили и в концерне «Радиоэлектронные технологии» (КРЭТ), который разрабатывает средства радиоэлектронной борьбы для новых ракетных поездов. «Эти разработки идут. Сейчас наши институты занимаются этими разработками, и эти предложения будут переданы тому головному исполнителю, который будет назначен для восстановления БЖРК» – сообщил ТАСС на форуме «Армия-2015» советник замглавы концерна Владимир Михеев. «Поезд должен быть защищен от разведки и поражения, также сами ракеты, которые будут им применяться, тоже являются объектами, против которых будут действовать ПРО противника», – подчеркнул он.

Информации о том, что из себя будут представлять «Баргузины», пока крайне мало. Однако, уже совершенно ясно, что это будут не «модернизированные «Молодцы», а совершенно новые машины. Во-первых, потому что технологии за 30 лет (первый «Молодец» был принят на вооружение в 1987 году) ушли далеко вперёд. Во-вторых, потому что все работы по «Баргузину» выполняются в России, без привлечения украинских КБ «Южное» и завода «Южмаш».

Главным оружием «Баргузинов» станут не 100-тонные «Скальпели», а 50-тонные ракеты РС-24 «Ярс». Это полностью российская ракета – разработка Московского института теплотехники, производство Воткинского завода. Как вы уже заметили, «Ярс» вдвое легче, чем РТ-23УТТХ, но при этом содержит и меньшее количество разделяющихся боевых частей – 4 (по открытым источникам) вместо 10 (хотя и летит почти на 1 тыс. км дальше «Скальпеля»). Известно, что каждый «Баргузин» будет нести на себе по 6 «Ярсов». Но пока не очень понятно, по какому пути пойдут разработчики нового ракетного поезда – или будут пытаться поместить в каждый рефрижераторный вагон, который служит транспортным контейнером для ракеты, по два «Ярса», или ограничатся одним для каждой ракеты, но вдвое, по сравнению с «Молодцом», увеличат количество контейнеров-пусковых установок в составе каждого поезда. При этом, очевидно, в «Баргузине» сохранится основное ноу-хау создателей «Молодца» братьев Уткиных – система старта ракеты: отвод контактной сети над поездом, миномётный старт ракеты, отвод её в сторону с помощью порохового ускорителя и последующий запуск маршевого двигателя. Эта технология позволяла отвести струю маршевого двигателя ракеты от пускового комплекса и тем самым обеспечить устойчивость ракетного поезда, сохранность людей и инженерных конструкций, в том числе железнодорожных. И именно её не смогли воплотить в жизнь американцы при разработке своего БЖРК, который в начале 90-х годов прошлого века проходил испытания на железнодорожном полигоне США и Западном ракетном полигоне (авиабаза Ванденберг, Калифорния).

Технологический принцип размещения

При этом, «Баргузин» вообще – ни вагонами, ни тепловозами, ни электромагнитным излучением, не будет выделяться из общей массы грузовых поездов, тысячи которых сейчас ежедневно снуют по российским железным дорогам. Потому что железнодорожные технологии за это время тоже ушли далеко вперёд. Например, «Молодца» таскали три тепловоза ДМ62 (специальная модификация серийного тепловоза М62) совокупной мощностью 6 тыс. л. с. А мощность только одного нынешнего магистрального грузового двухсекционного тепловоза 2ТЭ25А «Витязь», который серийно выпускается «Трансмашхолдингом» составляет 6 800 л. с. Полная автономность поезда предполагается та же, что и «Молодца» – 30 суток. Дальность хода – до 1000 км в сутки. Этого, по мнению разработчиков, достаточно, чтобы обеспечить полную скрытность «Баргузина» и его возможность в любой момент нанести противнику неожиданный ответный удар.

Вадим Пономарёв, 22.06.2015 г., http://expert.ru

Всеукраинская общественно-политическая газета «СТОЛИЦА БУДУЩЕГО+» № 4 (33), июнь 2015 г.

Учредитель **КАРАЧЕВЦЕВ Я.Н.**

Главный редактор **ТИЩЕНКО П.В.**

Шеф-редактор **УРУСОВ А.Р.**

Редколлегия: **Лепеха А.В., Зайцев Д.В., Федоренко А.В., Копылов Ю.Э.**

Издатель **"Новая Арктогея"**

Адрес редакции (для писем):
Украина, 61121, г. Харьков, а/я 10269, тел.: 097-2816871
Web-сайт: http://stbudg.ucoz.ru
E-mail: tisenkopost@mail.ru, AtakuyshiKurs@email.ua

Подписано в печать 30.06.2015 г.
Заказ №АГ-0118 Тираж 3500 экз.

Мнения авторов материалов не всегда совпадают с мнением редакции.
Перепечатка разрешена.
Ссылка обязательна.

Свидетельство о государственной регистрации газеты: Серия КВ, № 16389-4861 Р от 21.12.2009 г.

Распечатано на ризографе с оригинал-макета